dgac
DSNA
Info DSNA
LETTRE MENSUELLE
Direction des Services de la Navigation Aérienne

"Joyeuses Fêtes"

NUMÉRO 27 - décembre 2009

EDITO DE MAURICE GEORGES

L'ACCIDENT DU CESSNA : OPÉRATION SAUVETAGE RÉUSSIE...

Suite à l'amerrissage du C310 N442SF avec six passagers le lundi 12 octobre au large de la Corse, je tiens à remercier le professionnalisme et l'efficacité des agents du département SAR (Search And Rescue) et des personnels de la navigation aérienne d'Ajaccio. Ensemble, ils ont œuvré et secondé les secours militaires dans la recherche des naufragés : du déclenchement de la phase de détresse (DETRESFA), au suivi et à la coordination avec les moyens de sauvetage.

Rappelons qu'il s'est écoulé près de huit heures entre le moment où l'alerte a été donnée et le moment où le dernier rescapé est monté à bord de l'hélicoptère. Plus l'alerte est donnée rapidement plus les chances de survie sont importantes et ce d'autant plus qu'il n'y a pas eu de déclenchement de balise de détresse : l'avion a coulé en une minute.

En outre, le temps était très couvert et la mer présentait des creux de 4 à 5 mètres, raisons pour lesquelles les naufragés ne furent repérés qu'à la tombée de la nuit par des lumières. Soulignons la présence d'esprit liée sans doute à l'instruction suivie par le pilote du Cessna, lui-même pilote de ligne, qui avait embarqué des gilets de sauvetage et des lampes à éclat.

Je tiens également à rappeler que si cette opération s'est bien déroulée c'est aussi grâce à l'outil développé par la DTI, ELVIRA, qui a pu retracer de façon précise la trajectoire de l'avion et faciliter ainsi sa localisation.

Un grand merci à toutes celles et tous ceux qui se sont impliqués dans la réussite de ce sauvetage. ■

ORGANISATION

Le SAR : mode d'emploi

Missions

La Direction générale de l'aviation civile a la responsabilité de l'organisation du service de recherche et sauvetage des aéronefs en détresse en France, connu également sous son acronyme anglais SAR (Search And Rescue).

Les services SAR doivent porter assistance à tout aéronef en détresse et aux survivants de tout accident d'aviation sans tenir compte ni de la nationalité, ni du statut des personnes, ni des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées.

La nécessité de secourir les aviateurs tombés en mer est apparue pendant la seconde guerre mondiale. A la fin de ce conflit, la Convention de Chicago relative à l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) signée en 1944, a organisé la circulation aérienne civile au niveau mondial et a permis notamment la création du service SAR, chargé de secourir les personnes en détresse.

Dès 1945, la France a créé son premier service SAR, instance en perpétuelle évolution depuis cette date.

Organisation

Le département recherche et sauvetage, au sein de la DSNA, est chargé de l'élaboration de la réglementation, de la coordination avec les différents ministères engagés dans des opérations de recherche et de sauvetage, ainsi que de la coordination avec les pays voisins et les organisations internationales.

Afin de diriger les opérations de recherche et sauvetage et de coordonner les moyens mis en œuvre, chaque région affectée à un État est dotée d'un centre de coordination de sauvetage appelé RCC (Rescue Coordination Centre).

La France a la responsabilité de 6 régions de sauvetage (4 en métropole, 1 en Guyane et 1 en Polynésie française). Elle dirige également 3 autres centres secondaires qui assistent les centres principaux au niveau de leurs zones de compétence : La Réunion, les Antilles et la Nouvelle Calédonie.

Les personnels qui exercent dans les centres métropolitains appartiennent à l'armée de l'air, tandis que ceux qui travaillent dans les centres principaux ou secondaires de l'Outre-mer dépendent de l'aviation civile. Les personnes qui interviennent sur le terrain relèvent de différents ministères : Intérieur, Douanes...

Les moyens aériens utilisés sont ceux des armées (air, mer, terre), de la gendarmerie nationale, de la sécurité civile et des douanes. Les moyens terrestres sont mis à disposition par les Préfets de département et notamment le personnel de la gendarmerie, de la police et de la sécurité civile. Le personnel bénévole des ADRASEC (Association Départementale des Radioamateurs au service de la Sécurité Civile) apporte souvent son concours lors des recherches.

COMMENT LES CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE SONT-ILS ALERTÉS ?

L'alerte peut être donnée :

- par le contrôle aérien,
- par le témoin d'un crash,
- par la famille du pilote,
- par le système satellitaire international COSPAS/SARSAT qui détecte les balises de détresse en émission sur toute la surface de la Terre. Ce système a été instauré suite à un accord signé entre le Canada, la France, l'ex URSS et les États-Unis, le 1er juillet 1988 à Paris.

Le centre de coordination de sauvetage est seul responsable du déclenchement, de la suspension et de l'arrêt de l'opération.

ÉDITO
ORGANISATION
NOMINATIONS
DÉPART
ENVIRONNEMENT
TRAFIC

dgac
DSNA
NUMÉRO 27 - décembre 2009

NOMINATION

Nomination de Pascal Senard au SIA le 1er octobre 2009

Pascal Senard, Ingénieur en Chef des Ponts, des Eaux et des Forêts et a pris ses fonctions le 1er octobre au SIA à Bordeaux. Son parcours professionnel depuis 1993 l'a conduit au STNA puis dans les métiers de certification et de la surveillance de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile. Fort d'une expérience en réglementation, en finances et en négociation européenne dans ces domaines, il rejoint aujourd'hui la DSNA. ■

DÉPART

Jean-Michel Goupil prend sa retraite

Jean-Michel Goupil, chef du CRNA Nord et chef des « services de la navigation aérienne région parisienne » a réuni à la Maison de l'Environnement d'Orly le 29 septembre dernier de nombreuses personnalités du secteur aérien, élus locaux et agents, à l'occasion de son pot de départ à la retraite.

Un moment de convivialité durant lequel François Messina, chef du Service Environnement Sud d'ADP et Maurice Georges ont rendu un hommage à Jean-Michel Goupil.

Ils ont souligné son investissement au sein de la DSNA ainsi que ses grandes qualités humaines et professionnelles.

Nous souhaitons à Jean-Michel Goupil une très belle retraite !

Quelques dates clés

- Né le 29 septembre 1944 dans les Côtes d'Armor, Jean-Michel Goupil, après des études supérieures à Rennes, a intégré l'ENAC en 1966 comme IEEAC.
- De 1969 à 1975, il participe à la construction et à la mise en service du nouveau bloc de contrôle du CRNA/Nord en qualité de Chef de la subdivision Radar/visualisation/traitement de l'information.
- Nommé Chef du service technique de 1976 à 1981 au CRNA/Ouest, puis au CRNA/Est de 1981 à 1985, il dirige activement la construction et la mise en service des deux nouveaux centres.
- Ensuite, il devient Chef du District Aéronautique Bretagne (1985-1994) et modernise les infrastructures génie civil et techniques des aéroports bretons.
- Muté à nouveau en 1994 au CRNA/Nord, mais cette fois-ci en tant que Chef adjoint, Jean-Michel Goupil conduit l'opération d'extension et d'aménagement du centre, avant d'en devenir le Chef en 2005.
- Enfin, de 2008 à 2009, il cumule cette fonction avec celles de chef des SNAs/RP et devient également Directeur du Programme OPERA, dernière pierre à son édifice… ■

ENVIRONNEMENT

Inverseurs de poussée : contrôle et détection

Afin de répondre à une demande de l'Acnusa, la mission environnement de la DSNA a effectué une campagne de mesures du niveau sonore des inverseurs de flux sur l'aéroport de Nice Côte d'Azur entre le 1er février et le 15 avril 2009.

Sur cette période, il a été observé que 4 % des arrivées à destination de cet aéroport présentaient une utilisation marquée des inverseurs de flux, soit 6 vols par jour en moyenne. Ces résultats ne révèlent pas une utilisation abusive de ces dispositifs.

Cette étude a permis de tester la faisabilité de mise en œuvre d'un système de détection acoustique et de suivi d'utilisation des inverseurs de flux.

Une collaboration avec la société française Orélia, spécialisée en reconnaissance de source acoustique, a démontré la faisabilité opérationnelle d'un tel système avec des premiers résultats très encourageants où il est obtenu un taux de détection de 86 % des inverseurs de flux tout en conservant un taux de fausses détections très bas (6 %).

Parution du Guide méthodologique pour la mise en œuvre des arrivées en descente continue

Ce document, issu de travaux menés avec la DTA, la DSAC, l'OCV, le STAC et la DO, contient un ensemble de recommandations destiné à accompagner les SNA dans cette nouvelle procédure.

Ce guide a trois principaux objectifs :

- présenter les caractéristiques de cette conduite du vol ainsi que son impact sur la gestion stratégique et tactique du trafic aérien ;
- contribuer à l'harmonisation des méthodes de construction des profils verticaux et des conditions d'exploitation opérationnelle des procédures d'arrivée ;
- proposer une méthode pratique de mise en œuvre des procédures d'arrivée et d'approche aux instruments en descente continue sur un aérodrome. ■

TRAFIC

Le trafic du mois d'octobre est en baisse de 5,54 % par rapport au trafic d'octobre 2008.

Du 1er janvier au 31 octobre 2009, le trafic est en baisse de 7,97 % par rapport à la même période en 2008 (contre 8,24% du 1er janvier au 31 septembre). ■

Directeur de la publication
Maurice Georges

Édition
DSNA Cabinet
01 58 09 41 59

Conception et Réalisation
Image et Stratégie
Production

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer